ARIPI ROMÂNEŞTI



Director: Comandor aviator
AL. DEMETRESCU

A

963

SBURĂTORUL ROMÂN
PORNEŞTE LA LUPTĂ,
VESEL, SIGUR PE VITEJIA SA

25 IUNIE 1944
ANUL III. Nr. 66
LEI 20

Soc. Națională de Editură și Arte Grafice „DACIA TRAIANĂ", București, Str. Sărindar, 5-6-7, înmatriculată sub Nr. 156/942 la Reg. Of. Com. București, — Tipărită în ziua de 24 Iunie 1944.

(3) 965 965

Odinioară...

de Comandor aviator AL. DEMETRESCU

Fără îndoială că deosebirea dintre războiul actual și cel de acum aproape 30 de ani — așa zisul mondial — este enormă! Armamentul s'a perfecționat și modernizat la maximum, realizându-se astăzi noi și puternice arme ucigătoare necunoscute în războiul trecut; strategia și tactica de luptă s'au modificat simțitor prin folosirea masivă a aviației și a cohortelor de parașutiști, aceștia din urmă neexistând pe atunci. Ceeace impresionează însă mai mult este felul de a se purta astăzi lupta, care — odinioară — reușea încă să fie elegantă, umană.

Câtă deosebire — de pildă — între felul de luptă leală, cavalerească a sburătorilor de atunci! Intr'o dimineață, pe frontul de West, asul german UDET se afla în luptă cu faimosul sburător francez GUYNEMER. La un moment dat primului i se defectează mitraliera; GUYNEMER, observând la timp acest fapt îi face un semn amical din mână, zâmbește și părăsește lupta. Nu înțelegea să continue cu un inamic desarmat!

Ce mare distanță între gesturile acestor doi mari sburători — unul cu fapta, celălalt relevând-o public — și mitralierea celor ce încercau să se salveze cu parașuta dintr'un avion incendiat, „vitejie" efectuată nu de curând de către unii din sburătorii de peste Ocean!

Nu mai insist asupra incursiunei aeriene inamice din ziua de 10 Iunie, care s'a dovedit a fi fost îndreptată exclusiv asupra populației pașnice, făcând — în mod cu totul inutil — atâtea victime nevinovate! In războiul mondial trecut nu s'au semnalat — deși era și atunci posibil — procedee de luptă atât de neomenoase lipsite de orice rațiune și de orice eleganță morală!

Numeroase au fost cazurile — în celălalt război — când aviatorii inamici sburau pe deasupra câmpului advers fără nici o teamă, aruncând flori sau aducând ultimul lor salut, camarazilor și ades inamicilor a căror înmormântare se celebra și care le fusese anunțată prin mesagii aruncate din avion!

Odinioară, pe deasupra scopului de totdeauna al războiului, se stabilise — nu numai între luptătorii aerului — o eleganță în procedee, un cavalerism în fapte, un „fair play" cum îl numeau anglo-saxonii, termen pe care din păcate l-au scos din circulație trecându-l altor popoare cu mai redusă... „civilizație"!

4

ÎNFERNUL DE PRO

— A sosit poşta?

— A adus ceva, însă nu prea mult, răspunse Adj. aviator Stan Nicolae, ţinând în mână o carte poştală boţită.

Nu o primise acum; e o veste sosită cu mult înainte, dar ori de câte ori poşta nu-i aduce nimic, scoate din buzunar cartea poştală primită şi o reciteşte.

S'ar simţi prost, când camaradul lui Adj. aviator Lăzăroiu Paul i-ar flutura pe sub ochi plicul roz, sosit regulat cu fiecare poştă.

El deţine dealtfel recordul în corespondenţă, pe întregul Grup, deaceia poate, sosirea poştei pentru el e o întreagă desfătare.

Adj. Lăzăroiu Paul îşi trece timpul între avioanele de picaj şi plicurile roz. Deabia sosit din misiune, se apucă să-i scrie dragei lui.

Azi, primise o nouă veste. Cu capul sprijinit pe mână, citeşte cele patru file scrise mărunt. Probabil îi scrie că e aşteptat, că 'n toate gândurile ei e numai el şi zi cu zi îl apropie astfel tot mai mult.

Pe paturi sau scaune băieţii îşi citesc veştile din ţară.

Câte unul, care găseşte ceva de comunicat tuturor, le atrage atenţia, apoi citeşte.

„Puiul, feciorul tău s'a făcut mare; a început să facă primii paşi; alăturat, îţi trimit conturul mânuţei lui pe care ţi-o întinde peste marea care ne desparte.

„Atenţiune, suntem în alarmă. Peste câteva minute decolăm".

Scrisorile se împăturesc şi fiecare îşi caută casca de sbor, numai Adj. aviator Lăzăroiu nu a auzit nimic. El citeşte încă, cu dorurile duse departe, peste marea care îl desparte, de ţară şi de oraşul copilăriei lui.

A ridicat ochii puţin şi a înţeles.

Se îmbracă în grabă şi în grup cu toţi camarazii se îndreaptă la Postul de Comandă.

Comandantul grupului, Comandor aviator Galeno Francisc, le arată pe hartă zona în care vor acţiona spunându-le obiectivul ce trebue atacat, apoi strânge mâna fiecăruia.

— Să ne trăeşti.

— Să ne trăeşti, răspunde sburătorul.

Grupul se împrăştie afară şi doi câte doi, pilot şi mitralior, aleargă la avion.

Înşiruite gata, „Stukas-urile", vulturii pleşuvi ai unităţilor noastre îşi aşteaptă echipajele pentru decolare. Motoarele încercate de piloţi urue în plin.

Racheta verde se înalţă în sus ca o cometă, avioanele de misiune, la start, după capul de formaţie, decolează, ca un stol de cocori, cu motoarele în plin.



Bombardierii, bombele şi Stukasul gata oricând. (S.M.P. — Petre Stere)



Sburătorii dela Stukas cercetează, pe hartă, traseul unei noui misiuni (S.M.P. — Petre Stere)

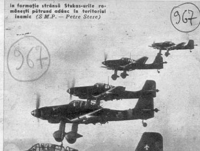
Adj. Lăzăroiu Paul cu privirea departe îşi destramă încă dorurile. Sub el marea frământată în spumă, se pierde la orizont. În dreapta lagunele sclipesc în soare, ca o comoară de diamante.

Sunt la 3.000 m., deasupra stepei Nogai, unde au punct de întâlnire cu vânătoarea.

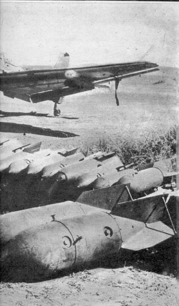
De departe, prin nori de strajă, vânătoarea slovacă, ce urma să le facă protecţia, apare pe sus în fir indian.

La Cercel Ovidiu CERCEL





In formație strânsă Stukas-urile românești pătrund adânc în teritoriul inamic *(S.M.P. — Petre Stere)*



Au trecut pe deasupra Stukas-urilor, au legănat din aripi semnul recunoașterii, apoi deoparte și de alta, i-au prins în cercul protector.

Bombardierele iau înălțime; mai aveau mult să ajungă la obiectiv.

Adj. Lăzăroiu își pune masca de oxigen și dă drumul la compresorul avionului.

De departe se zărea linia frontului șerpuită. Când au ajuns deasupra, câteva rachete suiră din șanțuri. Insemna astfel că de acum se intră în zona inamică.

In uruitul motoarelor cârdurile de avioane românești, alături de aripile germane, sub protecția slovacilor, își duceau plinul de bombe, voința dârză de victorie.

Gara K., obiectivul ce trebuia distrus, se apropia. De aici bolșevicii alimentau frontul cu materiale. O lovitură de a. c. a., a trezit atenția tuturor. Rușii îi simțiseră. Loviturile împânzise cerul. Sburau acum peste norul de fum printre schijele morții.

„Urmează atacul".

Adj. Lăzăroiu P., își strânge coatele de corp și privește țintă capul de formație. Printr'un legănat de aripi, acesta anunță apropierea obiectivului — pregătirea pentru picaj. A. c. a.-ul îndrăzneț făcea baraj de trageri.

Capul grupului urcă puțin în sus, apoi la verticală cade ca o săgeată pe obiectiv.

Ceilalți eșalonați își așteaptă rândul la picaj. Adj. Lăzăroiu, primul din formație, se pregătește la rându-i. Işi pune toate contactele pe lans bombe. Scoate frânele de picaj și își face apoi corecția de vizor. Unul, doi, trei, pe țintă. O secundă numai și îi va veni rândul. Trage puțin avionul în sus să-și piardă din viteză, apoi răsturnat, se angajează pe țintă.

Avionul pică bolid în jos.

Pământul crestat ca gura unui animal preistoric, se apropie vertiginos

Jos e numai fum, pe care pete roșii de schije îl spintecă.

Acum declanșează bombele. In sgomot de infern, bombele își ajung ținta.

Se pun frânele și Adj. av. Lăzăroiu P. trage puternic de manșe.

In resursă, avionul iese din picaj, urcând nălucă în sus.

Motorul geme, ochii se împăenjenise și presiunea puternică a aerului îl țintește de spătarul scaunului.

Redresează apoi avionul, căutându-și locul în patrulă. In urmă fumul distrugerii se înalță sus. Ținta fusese lovită în plin, infernul de proectile era aproape de nepătruns.

Victorioase bombardierele se întorceau acum la aerodrom.

Misiunea fusese îndeplinită cu succes.

Pe fața Adj. Lăzăroiu se desprinde un zâmbet. Il aștepta jos plicul roz; va putea deci răspunde și azi fără ca draga lui să fi așteptat prea mult rândurile lui.

Serg. T. R. PETCULESCU ION (S. M. P.)



„Luminița", unul din avioanele noastre Stukas cu serioase state de serviciu pe frontul de est.
(S.M.P.)

SIMFONIA MOTOARELOR



Ziua aceea de primăvară și liliac înflorit va rămâne scrisă în cartea de aur a unui Grup de aviație de vânătoare, „ca o încleștare aeriană formidabilă, încununată de patru victorii, fără nici o pierdere proprie."

Cam la atât se rezumă o acțiune eroică: la o frază lapidară fără floricele de stil, sau exaltări homerice. Ea se încrustează cursiv, așa cum a fost trasată pe cer în luptă, iar satisfacția ce au avut-o luptătorii de a fi felicitați de către Comandantul Corpului Aerian Român, venit special pe aerodrom pentru aceasta, le este singura răsplată, adăugată, desigur aceleia de a contribui, prin dârzenia lor, la făurirea unei noui verigi pentru izbânda ce ne va încununa sforțările în lupta noastră sfântă, dusă împotriva puterilor întunericului bolșevic.

Jos, pe sol, tereștrii înfruntă puhoiul rostogolit peste țarini moldovenești, cu necruțătorul avânt al țăranului ce-și apără ogorul. Pământenii noștri au reactualizat, — pentru a câtea oară? — versurile poetului:

„Noi ne apărăm căminul și ogoarele și vatra!... „Deaceia totul ne este prieten, și pământul și cerul.

Cerul... Iată-l cum se învolbură, credincios sburătorilor, primindu-i și mângâindu-le aripile obosite, ocrotindu-i în nourii alburii, dacă vin goniți de păserile infernale ale Apocalipsului... Cerul nostru albastru...

Și în ziua aceea au decolat, pe la prânz, șase vânători căliți în focul înălțimilor. Plecau în vânătoare liberă, luptă iubită pentru larga inițiativă ce o oferă sburătorilor.

Cine ar fi crezut că Pronia Cerească va dărui celor șase vulturi plecați să spintece văzduhul, o pradă atât de bogată ca aceia pe care au întâlnit-o: cincizeci de avioane sovietice, și că întâlnirea cu ele va prilejui cea mai mare încleștare aeriană a acestui Grup de vânători, dela intrarea lor în foc!

Ajunși în sectorul I, ceața se întindea deasă, pâclind cerul spre sud. Mai departe orizontul se deschidea și peisajul oferit ochilor se complectează cu întâlnirea a circa 60 avioane germane de tipurile Focke Wulf 90, vânătoare și asalt, Junkers 87 (celebrele Stukas-uri) și Messerschmidt 109.

Ca răspuns la un rendez-vous stabilit cu eticheta și punctualitatea lui Jules Verne, — apar la această vedere și circa cincizeci de „bucăți" rusești. Sunt de toate, vreo 10—12 IAK-uri de vânătoare, circa 25 I.L-7. monomotoare de asalt, și vreo 10-15 Lagg-uri, avioane de vânătoare cu motorul în stea.

Intâlnirea desigur îi obligă pe toți să-și dea târcoale largi spre a se cunoaște mai bine. a-și studia partenerul înainte de hora cea mare.

Spatiul aerian devine îngust, si, în evolutiile lor rapidele mașini se stingheresc reciproc. Deaceia, printr'un consens tacit, luptătorii se fracționează cum îi vine mai bine fiecăruia. Stukas-urile germane, în număr de vreo 30, se strâng unul în altul ca puii sub closcă. Și așa începu dansul de deschidere al balului în care cpt. av. Șerbănescu, lt. av. Dușescu și adj. av. Ursache intrară în horă frățească cu nemții.

La predilecția rușilor pentru Stukas-uri, voinicele bombardiere se burzuluesc, codindu-se a primi invitația cavalerilor. Unul după altul, ca niște parteneri de profesie, românii și germanii fac protecția bombardierelor încolțite. Văzduhul e un zumzet de roiuri înveninate, căci de jos, din apropierea pământului și până sus în norii cei negri, săgețile de foc ale trasoarelor spintecă brazde de artificiu, într'un colorit cu adevărat infernal. Văzduhul clocotește de proectile sparte în movilițe conice, de gazele eșapamentelor ieșite în trombă, de cadența toacei mitralierelor de bord, de elicile ce se înșurubează cu patină în aer. Dela nord de Iași până la Prut, balul se desfășoară în toată grandoarea: muzica a început, instrumentele sunt bine acordate, acompaniamentul e sincronizat. Partitura se desfășoară întâi a lene, în tremolori lente, apoi în evoluții largi, solemne. Simfonia cerească — simfonia motoarelor. Acolo sus își îngână cel din urmă cântec, lebăda înfumurată a Pustelor. Exploziile avioanelor bolșevice doborîte de germani încheie finalul pateticei lupte. Pământul se zgudue, iar cutremurarea ajunge

Eroii articolului de față: Cpt. av. Şerbănescu, cpt. av. Popescu-Ciocănel, Slt. av. Milu şi adj. av. Dârjan

sus ca o mângâiere, ca un val odihnitor.

In încleştarea aceasta homerică, cu adevărat „cea mai mare bătălie aeriană a Grupului dela intrarea în luptă şi până azi", cum sintetizează lapidar jurnalul-istoric al Grupului, slt. av. Milu Ioan a contribuit la izbândă cu un IAK doborît în flăcări.

— Am tras o rafală de aproape, după ce l-am prins bine în vizor. Am văzut IAK-ul într'un fum negru, amestecat cu flăcări. Apoi lupta ne-a despărţit, — îmi povesteşte cpt. av. Popescu Ciocănel isprava sublocotenentului aviator Milu Ioan, care a aterizat forţat, în a doua ieşire, din cauza unei pene de motor, departe de aerodromul de bază.

Iar cel de al doilea succes i-a revenit însuşi căpitanului amintit mai sus, care a doborît un Lagg dintr'o formaţie de şapte. — L-am ţinut în vizor bine şi am tras cu furtunul! L-am lovit sub burtă şi a luat foc imediat. A început să pice, şi s'a sfărâmat pe pământ ,arzând apoi înfundat. Dar în învălmăşeala luptei şi a teribilelor jerbe de trasoare ce mi se încrucişau peste tot, am uitat de motor şi era să... aterizez la ruşi! Ce vrei, în Iadul acela să sbor ca la meeting! Nu vedeam decât fum de jur împrejur.

Aşa s'a încheiat prima repriză: Cu două victorii.

Băeţii vin veseli spre casă, şi după tradiţionalul rasse-motte peste aerodrom, ascultătoarele Messerschmidt-uri coboară liniştite pe pantă şi în sfârşit aterizează.

Masa se ia în atmosfera camaraderească a succesului aripilor Grupului. Dar băeţii nu obicinuesc să se culce pe lauri, căci după o jumătate de oră două celule trebue să decoleze iarăşi. Şi din nou îşi iau înălţime cpt. av. Şerbănescu, cpt. av. Popescu Ciocănel, slt. av. Milu Ioan şi adj. av. Dârjan. Acelaşi sector, aceiaşi atmosferă, aceiaşi simfonie: a motoarelor. Balul nu se isprăvise; se făcuse doar o pauză.. Aşa că invitaţii, mai puţini de data asta, încep să apară... Şase puncte ca şase ţânţari vin din faţă. Iată-i acum bondari, apoi vrăbii, şi în fine pe numele adevărat, IAK-uri. Slt. Milu îşi alege partenerul, îl prinde bine în vizor şi când să deschidă focul îl lasă motorul! Este culmea ghinionului! Işi anunţă comandantul prin radio şi apoi se desparte pentru a-şi pune aparatul pe cel mai apropiat teren, acţiune care însemnează un adevărat tur de forţă.

Rămân în luptă trei contra şase. Curând însă avionul căpitanului Popescu Ciocănel primeşte un proectil de tun în aripa dreaptă, fapt ce-i stânjeneşte mult acţiunea. Cu toate acestea nu rupe lupta, ci o continuă parcă mai hotărît.

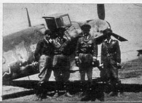
Fulgerele trasoarelor crestează cerul de scântei, iar bolizii trec unii pe lângă alţii, unii pe sub alţii, unii peste alţii, ca într'o tumbă feerică de saltimbaci.

Un moment bun, atât aşteptau sburătorii noştri, o clipă fericită, un unghiu şi o distanţă potrivită pentru atac. Şi acestea au venit pentru cpt. Şerbănescu şi adj. Dârjan. Restul a fost doar o chestiune de calm profesional, de ochire în vizor şi de apăsare pe un buton...

Şi iarăşi două avioane inamice doborîte.

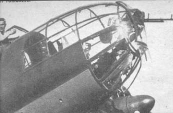
I-am părăsit pe viteji dela vânătoare, într'o atmosferă de caldă camaraderie, căci între timp venise ordinul pentru o nouă misiune, şi cei trei ţineau morţiş să sboare iarăşi...

Lt. av. rez. STAN CORNELIU
(S. M. P.)



Cei patru aviatori în grup

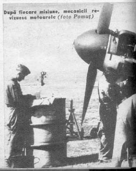
8



Aripi romî
ÎN LUP

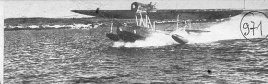


Pe un aerodrom românesc. *(Foto S. Tulea)*



După fiecare misiune, mecanicii revizuesc motoarele *(foto Pomuț)*

ești
otă





Comandantul Flotei Aeriene germane de pe frontul de Est, însoțit de comandantul Corpului Aerian Român, trece în revistă trupele de aviație române, cu ocazia zilei de 10 Mai.



O formație de avioane românești în clipa decolării

O foto-schemă care arată pe înțelesul tuturor cum se face apărarea activă a orașelor împotriva atacurilor executate de bombardierele inamice. Se vede cum orașul este înconjurat de cercul de foc al artileriei antiaeriene, în vreme ce, în afara acestui cerc, vânătoarea amică angajează în lupte aeriene, formațiunile dușmane de vânătoare sau bombardament. *(foto Deutscher Verlag)*



Decorarea, pe front, a unui sburător român.



„O poză" în fața avionului după munca zilei.





Un hidroavion greu la o bază de pe Mării Negre. *(foto C-dor Victor Dumi*



General de corp de armată DESSLOCH Comandantul unei Flote Aeriene ce luptă pe frontul de Răsărit

AVIOANELE *Junkers* ŞI CUCERIREA STRATOSFEREI *)

Sborul stratosferic s'a impus din cauza micii densităţi a aerului la mari înălţimi, ceeace atrage ca o directă consecinţă mărirea apreciabilă a vitezei avionului.

La motoare de aceeaşi putere, prin sborul stratosferic se poate ajunge la o economisire de timp şi prin aceasta la o economisire de benzină.

Sborul stratosferic reclamă un motor special adoptat, care să-şi păstreze aceeaş putere în înălţime ca şi la sol.

Prin mărirea vitezei avioanelor în sborul stratosferic, legăturile aeriene capătă o mai mare importanţă datorită posibilităţii de a mări încărcătura de transportat, ca o urmare a diminuării consumului de benzină.

Sborul stratosferic aduce aviaţiei militare mari avantaje care sunt de o capitală importanţă.

Importanţa acestui sbor s'a invederat deja din celălalt războiu mondial când avioanele de recunoaştere germane Rumpler, echipate cu motoare Maybach, executau sboruri de recunoaştere departe în teritoriul inamic. Echipajul acestor avioane era dotat numai cu aparate de oxigen.

Printre problemele technice ce le punea acest sbor, era punerea în siguranţă a echipajului contra diminuării presiunii la înălţime şi asigurarea răcirei normale a motoarelor.

Un timp s'a crezut că problema va putea fi rezolvată prin recordurile de înălţime, de unde a început o întrecere în toată lumea, ajungându-se la recordul de 17.000 metri.

Atât aparatele de oxigen împreună cu echipamentul încălzit electric, cât şi costumele gen scafandru, s'au dovedit a fi puţin practice, deoarece împiedecau libertatea de mişcare.

In 1929, Germania cu ajutorul unui Ju W 34, care a fost uşurat prin simplificarea trenului de aterisare şi adaptarea unei elici mai uşoare, bate recordul mondial, ajungând la 12.739 m. (douăsprezece mii şapte sute treizeci şi nouă) metri.

Cu toată mărimea suprafeţei aripei cu 4 m. p., greutatea avionului gol a fost redusă cu 100 Kg.



Experienţele recordurilor au arătat că în avion trebuiau realizate condiţii de viaţă ca la sol.

De aici s'a ajuns la soluţia avionului cu cabină stratosferică, reprezentat prin avionul Ju 49 care urca până la 12.500 metri.

Acest avion avea o cabină stratosferică pentru doi oameni, cu pereţi dubli şi încălziţi, iar secţiunea cabinei era adaptată corpului.

Avionul era echipat cu un motor de înălţime Junkers L 88 de 800 H.P. şi cu compresor pentru 10.300 metri. Canalizaţia electrică a motorului, magnetourile şi bujiile special adaptate, au fost protejate contra pătrunderei aerului, spre a nu se da naştere la scurtcircuite din cauza scăderei presiunei aerului.

Inainte de a intra aerul în motor, era răcit într'un radiator al compresorului. Ca radiator de apă se întrebuinţa un radiator bloc cu lamele şi care lucra la o presiune de 0,7 Atm.

Ca să se ajungă la o răcire constantă a benzinei se adăoga un mare procent de Toluen.

Ca elice s'a întrebuinţat o elice cu patru pale cu un diametru de 5,6 metri şi care era calculată pentru cea mai bună urcare. Pentru ca pilotul să poată vedea în jos, întrucât cabina era închisă,

---

*) Războiul aerian se desfăşoară astăzi la înălţimi din ce în ce mai mari.
Din această cauză vom analiza mai deaproape sborul stratosferic atât cât ne permit cerinţele războiului.

s'au făcut încercări cu un vizor în genul aceluia dela submarine şi care trecea prin partea centrală a aripei, fiind instalat în faţa pilotului.

Deservirea motorului se făcea din cabina stratosferică printr'o manetă izolată printr'un sistem de bucşe ermetice.

Trenul de aterisaj consta dintr'un cadru în formă de „V" amortizat prin rondele de cauciuc.

Din cauza diametrului mare al elicei trenul trebuia să fie neobişnuit de înalt.

Pentruca pilotul să se poată ocupa de problemele sborului stratosferic, avionul a fost construit să poată fi foarte uşor de pilotat. Cu acest avion nu s'au produs niciodată accidente, iar experienţele făcute cu el au adus un mare aport ştiinţei.

In acelaş timp în Franţa, Farman construia şi el un avion stratosferic cu cabină etanşă.

Farman nu făcea altceva decât ca la avionul Farman F-190 să-i adapteze cabină stratosferică şi un motor pentru înălţime.

La primele încercări, avionul a fost accidentat.

In 1936, în Belgia se construeşte avionul stratosferic Renard 35 pentru 20 pasageri, însă la primul sbor a fost accidentat.

In 1938 s'au început din nou în Franţa experienţele cu cabina etanşă, isbutindu-se mărirea cantităţii de oxigen din cabină, presiunea exterioară şi interioară rămânând mereu aceiaş. Avionul întrebuinţat în acest scop era Farman F-2234 cu care se făcea cursa de Poştă-Aeriană în America de Sud. Această cabină era în acelaş timp o cameră de delectare pentru pasageri.

Pilotul, Telegrafistul şi Mecanicul stăteau în afara cabinei, fiind dotaţi cu aparate de oxigen.

In America în 1935 se încep pregătirile pentru sborul stratosferic după ce în 1929 se realizase un record de înălţime de 11.930 metri.

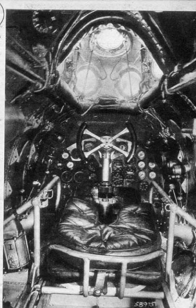
La început experienţele s'au făcut cu avioane fără cabină, având de scop numai încercări.

Deabia în 1937, adică 6 ani după apariţia lui Ju 49 Americanii construesc un Lockheed X C 38 cu cabină stratosferică.

Cu acest avion s'a ajuns până la 9000 metri, unde presiunea din cabină corespundea cu presiunea existentă la 3500 metri altitudine.

Experienţele cu Ju 49 au dat un imbold în toate ţările, însă erau o mulţime de greutăţi de înlăturat şi anume în ceeace priveşte cerinţele militare şi anume soarta echipajului în cazul împuşcării cabinei când s'ar fi produs scăderea bruscă a presiunii din cabină şi greutatea deservirei armelor din aceste cabine.

Cassa Junkers imediat după încercările cu Ju 49 a început construcţia unui avion bimotor cu cabină stratosferică. Caracteristica acestui avion era marea anvergură şi marea profunzime a aripei. Pentru a îmbunătăţi posibilitatea de decolare a avionului, aripile au fost prevăzute cu nişte prelungitoare (aripi ajutătoare).



Aceste aripi ajutătoare au fost montate în aşa fel încât eleroanele şi flapsurile se puteau da înapoi mărind aripa.

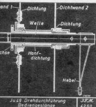
Fuselajul avionului era în formă de cocă şi era construit din tablă ondulată asemănător avionului de turism Junkers Junior.

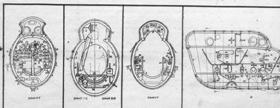
O deosebită atenţiune s'a dat radiatorului, dându-i-se o formă aerodinamică. In acest scop radiatorul era construit sub forma unei doze care făcea parte comună cu motorul.

La construcţia cabinei stratosferice s'a căutat să se îmbunătăţească vizibilitatea construindu-se partea din faţă din material transparent. Partea dinapoi a cabinei era din tablă de electron.

Pentru primele încercări s'a construit o cabină metalică căreia i s'au lăsat nişte cavităţi transparente în părţile unde trebuia să vadă pilotul. Aceste încercări cu avionul Junkers au condus iarăş la diverse constatări în privinţa construcţiei avionului stratosferic.

(E. S. S.)





RUGĂM PE TOŢI SBURĂTORII, AI CĂROR CAMARAZI au CĂZUT în LUPTA CONTRA INAMICULUI SĂ TRIMITĂ LA Redacţia NOASTRĂ FOTOGRAFIILE ACESTORA INSOŢITE DE SCURTE NOTE PRIVIND ACTIVITATEA LOR



Deasupra norilor avionul pare plutește ca în pozele cu înger

POEZIA AERULUI

Misterul cerului, cu toate fenomenele care se nasc şi mor acolo, în imensitatea azurată a zilei, ori în măreţul haos al nopţii, a atras pe om, încă din cele mai vechi timpuri. Iată de ce cucerirea aerului a fost o luptă dintre cele mai interesante, mai ales că cerul reprezenta, pentru om, scaunul Dumnezeirii.

Emoţiile încercate de primii constructori de aparate de sburat au fost atât de sublime, încât, cu tot pericolul la care de bună voe se expuneau, aceşti oameni continuau să-şi facă, din dorinţa de a sbura cu orice preţ, supremul lor ideal. Nu-i speriau nici riscurile acestui ideal şi nici batjocura contemporanilor. Ei găseau, în lina alunecare, cu aparatul de sburat, avântat de pe înălţimi, satisfacţia stăpânirii depline asupra semenilor şi vietăţilor care se târau pe pământ. Insinguraţi, câteva clipe, acolo la numai câteva zeci de metri deasupra solului, primii sburători credeau, fără indoială, că în limpedea claritate a aerului, sufletul purificat poate înţelege mai lesne marea taină a creaţiei. Când aparatul de sburat s'a perfecţionat şi a devenit ceea ce îl ştim astăzi, când, cu alte cuvinte, omul poate domina dela zece mii de metri oceanele şi continentele, se poate vorbi fără nici o rezervă despre o poezie a aerului, despre o artă a sborului, într'un cuvânt despre **o estetică** a vieţii şi a morţii acolo, în spaţiul neatins de bătăile de aripi ale nici unei pasări.

Angajat în luptă cu elementele naturii subjugate, aviatorul nu mai este omul citadin care îşi poartă ca pe o povară încredinţată de destin bucuriile şi necazurile; ci un simbol măreţ al civilizaţiei actuale, mărturie evidentă a geniului uman. Şi dacă fără să-şi dea seama, aviatorul reprezintă în spaţiu, certitudinea unei mari cuceriri, apoi nu e mai puţin just că sufletul său încearcă o seamă de emoţii cu care alţii nu se pot întâlni la tot pasul. Asemeni poetului care, în momentul creaţiei, este complet descătuşat de lutul său, aviatorul are, în timpul sborului, viziunea altei condiţii umane, grandoarea chemării altor tărâmuri, în care ochiul său descoperă câmpul magic al marilor existenţe. De aici jertfa şi tot de aici dragostea aviatorului de sbor; căci, după cum marilor artişti nu le-ar displace moartea în clipele lor de contact cu divinitatea, tot aşa aviatorilor nu le pasă de ce se va întâmpla cu ei acolo, aproape de cer şi de Dumnezeu.

Aşadar, există o chemare a zărilor, o poezie subtilă ca o flacără, a zonelor înalte, în care omul gustă plăcerea nedefinită a definitivei solitudini. Aşadar aviaţia nu este numai **o unitate de luptă, sau comercială,** de vreme ce oferă omului emoţia unei duble existenţe care îl apropie de creatori. Iată de ce aviaţia este poate cea mai nobilă parte a eforturilor de civilizaţie ale unui popor. Inteleasă la timp, ca atare, evoluţia, uluitoarea ei evoluţie de azi, nu trebue să mire pe nimeni, pentrucă oamenii au înţeles deopotrivă şi partea ei strict practică şi pe aceea de natură spirituală, dacă vreţi. Intr'adevăr, în mijlocul zărilor larg deschise, unde numai razele soarelui fâlfâie diafan în aerul pur, suflet şi avion se contopesc parcă în aceiaşi beţie a spaţiului adâncită în propria ei uitare. Numai sbârnâitul elicelor mai aduce aminte de prezenţa, în infinit, a omului şi a materiei transformate. Poezia aerului îmbrăţişează totul într'o mantie fermecătoare şi avionul pare, atunci, un mesager al pământului, în drum spre Marele Necunoscut.

Toată această frenezie a văzduhului, această stăruitoare chemare a slăvilor, pe care o denumim cu un termen prea technic poate, **„aviaţie"** a găsit, în ţară la noi un mediu propice unei mari propăşiri. Prin firea lui de poet, românul n'a rămas străin de aviaţie. Temperamental îndrăgostit de jertfă şi emoţii inedite, el a îmbrăţişat cu multă căldură aviaţia. Mărturia cea mai temeinică o formează miile de tineri care se înscriu de bună voe în şcolile de pilotaj. Cât despre actele de vitejie ale aviatorilor români, în răsboiul actual, vorbesc cu destule elogii străinii, pentru a ne mai încumeta noi s'o facem aci.

TEODOR SCARLAT



PERMANENȚA AVIAȚIEI

Aviația — singură această armă dintre toate câte își încrucișează focul, forțele pe câmpurile de bătălie — poartă caracterul permanenții.

Intr'adevăr, odată cu sfârșitul războiului toate armele trec pe un plan periferic ele preocupând un foarte redus cerc de specialiști care se ocupă cu modificarea lor, ținând seama de experiența războiului.

Așa-i, bunăoară, cu tancul — cum la fel se'ntâmplă cu tunurile și cu multe altele.

Nu acelaș fapt se'ntâmplă cu avionul.

Avionul — odată liberat de greutatea armelor și munițiilor pe care le purtase la bord — devine dintr'un instrument de cumplită luptă unul de pacifică înfăptuire.

In locul avionului purtător de bombe va apare avionul de transport — avion care și astăzi a luat o extindere deosebită dar care-și rezumă activitatea în imediata apropiere și'n dependența frontului.

Avionul care „calcă" astăzi sute de kilometri la oră pentru a coborî bolid asupra obiectivului ordonat — folosește mâine pentru o legătură excepțional de importantă și el va fi una din uneltele dragi ale omului de afaceri, deasemenea și ale Statului care își va pune la punct multe probleme tocmai prin acest mijloc: avionul.

Intr'adevăr, dacă astăzi avionul are de susținut un rol ingrat — dacă el este chemat să susțină lupte grele, să contribue la distrugeri — care au drept scop slăbirea potențialului le luptă al adversarului — apoi, mâine când peste 'nvolburarea de astăzi se va așterne pacea, când peste câmpiile străbătute de transee vor crește lanurile de grâne — avionul va deveni ceea ce este mai cu seamă: o minunată unealtă de civilizație și cultură.

El va ajuta la transporturile cerute de economia unei țări, înlesnind atât schimburile internaționale cât și pe cele private — după cum tot el va fi de folos pentru purtatul solilor culturali, sportivi, economici ai țării.

Prin viteza imprimată astăzi de nevoile războiului va avea mâine de câștigat omenirea căreia i se va servi într'un minimum de timp ceeace trenul ori alt mijloc de locomoție n'ar putea face.

Avionul este, deasemenea, și un bun mijloc de sport — el contribuind la desvoltarea calităților tinerilor — dar mai cu seamă este un minunat mijloc de educație.

Intr'adevăr, un mijloc de educație este cu atât mai bun cu cât el este mai repede acceptat de către cei pe care vrei să-i educi.

Ori avionul — cu întreaga lui orhestrație: școalele de pilotaj, obținerea brevetelor, etc. constitue un admirabil mijloc de educație liber consimțită.

Copii care acceptă cu dragoste fireștile rigori ale unei școale — unde au venit și rămas din dragoste — vor ști mâine, când li se va cere, să-și arate, să-și impună voința lor.

Personalitatea lor de astăzi va căpăta proporții mâine — și așa zisa încăpățânare cu care elevul de astăzi acumulează regulele sborului, învățămintele aviatice, va deveni mâine ambiția emulatoare pentru acapararea a cât mai multe cunoștințe din cât mai diverse domenii.

Iată, de ce, nu greșim când afirmăm permanența aviației.

Și — pe un alt plan pusă problema — ea n'are decât să ne bucure deoarece a fost și este pe deplin înțeleasă de tineretul țării noastre.

Intr'adevăr, acest tineret — dornic de a se afirma cât mai repede, de a-și arăta potențele — a înțeles foarte bine permanența aviației.

Rezultatul practic: masive înscrieri la Școala de Sbor cu și fără motor ale T.A.R.-ului (Tineretul Aviatic Român).

Acești tineri știu că au un mare și dublu folos.

Intâiu, astăzi au la dispoziție un minunat mijloc de recreație, de sport, de entuziastă dăruire — un mijloc pentru a cărui trăire au bucuria să facă parte din școli, din tabere instalate în mijlocul naturii. In plus, ei învață și un meșteșug pe cât de util pe atât de frumos.

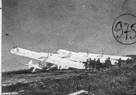
Ori tocmai acest învățământ constitue cel de al doilea mare folos.

Mâine, când legăturile internaționale vor fi reluate — când piețile de desfacere ale unor produse vor fi uneori peste sute dar alte ori peste mii de kilometri, când liniile de comunicație și transporturi aeriene vor îmbrăca globul într'un adevărat paienjeniș — desigur, că tinerii care astăzi învață pentru plăcerea lor proprie știința sborului vor fi chemați să populeze cadrele acestei uriașe armate.

Dela pilotul de linie și până la mecanicul de atelier, dela personalul nenavigant dar legat de sbor și până la cel care-i prezent peste nori și orizont — tineretul de astăzi va fi stăpânitorul de mâine.

Ori tineretul român — spre cinstea lui — a înțeles acest fapt și, de aceea, vine din ce în ce într'un număr mai impresionant la școalele T. A. R.-ului care constitue adevărate argumente pentru permanența ideii aviatice.

Eugeniu V. Haralambie



Planoarele își așteaptă icarii. (S. M. P.)



Planorul a decolat... cabrează... (S. M. P.)



Planorul este dus la punctul de decolare.



La o școală de sbor fără motor a T. A. R.-ului.



Peisaj de aerodrom (foto Slt. Georgescu)

DIN CAUZE UŞOR DE ÎNŢELES INDEPENDENTE DE VOINŢA NOASTRĂ, REVISTA „ARIPI ROMÂNEŞTI" ESTE SILITĂ SĂ APARĂ ÎN ACESTE TIMPURI ÎN CONDIŢIUNI TECHNICE SUB CELE OBIŞNUITE.



S'AU REDESCHIS PORŢILE

Odată cu vara, cu pădurile 'nverzite, cu câmpiile smălţuite de flori şi tulburător de mirositoare a fân cosit, a început a se deschide şi poarta basmului.

Poarta pe unde intră sute şi sute de tineri pentru a urma o şcoală trăită, râvnită în visurile lor şi anume, şcoala sborului.

Intr'adevăr, — vorbind acum în litera oarecum gravă a unui comunicat oficial; s'au redeschis, odată cu sezonul de vară, Şcolile de Sbor cu şi fără motor ale Tineretului Aviatic Român — şcoli care însumează un contingent foarte ridicat de elevi participanţi.

Sborul !...

Intr'adevăr, un vis.

Un vis nu numai al tinerilor care calcă sfielnic peste pragul acestor Şcoli, ci al întregii omeniri.

Incă din antichitate, legendele mitologice ne vorbesc despre sbor — pentru ca să ajungem în zilele noastre la aviaţia pe care o cunoaştem cu toţii, aviaţie care cunoaşte timp de mare glorie.

De ce vin atâţia copii la aviaţie ? — se 'ntreabă, adeseori, câte cineva.

Răspunsul este uşor de dat, pentrucă aviaţia constitue o ocupaţie completă.

Da ! — dela realismul motoarelor, dela calculele meteorologice şi până la dorinţa propriu zisă de sbor, la poezia dantelată a unui avion traversând cerul — avem aproape toate sentimentele prezente.

Pentru a fi un bun aviator, trebuie să fii curagios — dar trebuie să fii şi cult — nu mai puţin adevărat însă este că pe lângă entuziasmul dăruirii, un aviator trebuie să aibă sufletul cât mai aproape de albul îngeresc.

Acesta-i răspunsul, de altfel, care se dă celor ce 'ntreabă de ce vine atât de mult tineret în aviaţie.

Şi, mai este unu: în noţiunea aceasta de complet intră şi faptul că tineretul aviatic poate — prin îmbrăţişarea acestei cariere — să-şi apere mai bine ţara, neamul.

Iată, de ce, pe porţile larg deschise ale Şcoalelor de Sbor, intră cu fiesce zi şi mai mulţi tineri.

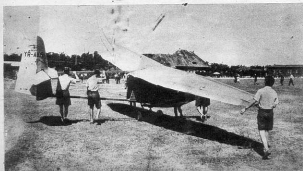
Iată, de ce, odată însumaţi ca elevi, aceşti tineri poartă 'n priviri, în felul lor de a fi, în suflet, bucuria unui vis împlinit.

Am rămas zilele acestea o zi, la o astfel de şcoală.

Mai întâiu, să vă spun că şcoala era 'n mijlocul unei câmpii cu flori, că bătea încet de tot un vântuleţ care mă făcea să uit asfaltul încins de căldură al oraşului de unde plecasem — şi trebuie, neapărat, subliniat că şcoala era de o curăţenie farmaceutică.

Dela dormitor la sufragerie, dela magazie şi până la cancelarie ca şi la bucătărie ori pe aleele pietruite, curăţenia domnea.

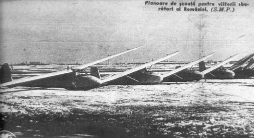
Ea contribuia la frumuseţea şcoalei, la atracţia de vrajă pe care o avea asupra pachetului de elevi, minunat echipaţi.



Planorul este pus în poziţie de decolare de către tinerii planorişti (S.M.P.)

Tinerii planorişti ai unei şcoli de sbor fără motor. (S.M.P.)

Planoare de școală pentru viitorii sburători ai României. (S.M.P.)



BASMULUI...

Plini de vieață, de camaraderească trăire, frontul lor, care lăsa în urma coloanei splendide urme prin iarba uneori înaltă până la brâu, elevii aceștia își trăiesc din plin visurile.

Și se poate, oare, ceva mai frumos decât să ai norocul să ți se 'mplinească gândurile. Și încă mai ales când ești și tânăr!?...

O!... De sigur, că nu!

Fericirea ochilor lor spunea din plin aceasta — după cum chipurile lor bronzate 'ndreptate spre cerul către care ucenicesc să sboare, erau parcă efigii de medalie.

Ziua trăită acolo — în mijlocul lor și al naturii, mi-a fost de o reconfortantă bucurie.

Mă bucuram odată cu bucuriile lor.

Mă odihneam odată cu marea odihnă a naturii, în mijlocul căreia poposisem.

Și mi-a plăcut vieața lor.

Vieața — în primul rând — de camaraderie.

Intr'adevăr, școlile acestea desvoltă la maximum această calitate (indispensabilă vieții de mai târziu a aviatorului) camaraderia.

Luând parte împreună la exercițiile de sbor, trăgând împreună căruciorul pe care-i pus planorul, documentându-se unul la altul, după sfârșitul ședinței expusă de șefii lor, asupra motorului avionului, mâncând la aceiași masă, dormind în salonul cu paturi frumos aliniate, tinerii elevi ucenicesc nu numai știința sborului, dar și marea bucurie a camaraderiei.

Aceștia sunt elevii care au intrat pe porțile de basm ale Școalelor visurilor...

Sufletul lor se 'ncălzește la dorința sborului, dar și la pildele adânc intrate în inima lor și, anume, ale piloților de azi, care pe front, în țară, ori unde îi cheamă datoria, risipesc energie, dragoste de patrie, dragoste de armă.

Acumulând cunoștințe temeinice technice, învățând arta sborului așa cum trebuie, — metodic — încălzindu-și inimele la faptele de glorie ale sburătorilor mai mari, Tineretul Aviatic Român, pregătește cadrele zilei de mâine, cadre despre care istoria, desigur, va vorbi tot atât de elogios ca și despre luptătorii cerului românesc de astăzi...

GH. I. GHEORGHE



ARIPI ROMÂNEȘTI

Director: Comandor aviator **AL. DEMETRESCU**

* ORGANUL OFICIAL DE PROPAGANDĂ AL SUBSECRETARIATULUI DE STAT AL AERULUI
* CEA MAI BUNĂ, CEA MAI IEFTINĂ ȘI CEA MAI CITITĂ REVISTĂ ILUSTRATĂ. MONTAJUL ȘI TIPARUL LA FOTOROTOGRAVURĂ (TIEFDRUCK)
* PUBLICĂ TOATE EVENIMENTELE LEGATE DE PROGRESUL SBORULUI OMENESC
* PAGINI SPECIALE INCHINATE AERONAUTICEI NOASTRE DE RĂZBOI
* PAGINI REZERVATE AVIAȚIEI TINERETULUI
* PAGINI DE ARTĂ, LITERATURĂ ȘI TEATRU

Prim redactor: **LADMISS ANDREESCU**

Redactor artistic: **GION**

* REDACȚIA ȘI ADMINISTRAȚIA BUCUREȘTI, Str. SĂRINDAR Nr. 9, ET. I. TELEFON: 3.45.28. CONT CEC: 1334 BUCUREȘTI. REGISTRUL COMERCIAL Nr. 1731/1942 BUCUREȘTI. REGISTRUL PUBLICAȚIILOR PERIODICE Nr. 76/943, TRIBUNALUL ILFOV
* ABONAMENTUL ANUAL: LEI 3000, DE SPRIJIN LEI 5000, ONORIFIC LEI 10.000. PENTRU SBURĂTORI, STUDENȚI, ELEVI, FUNCȚIONARI, MILITARI, MUNCITORI ȘI PLUGARI LEI 480

ABONAMENTELE SE ACHITĂ ANTICIPAT. LA EXPIRARE, REVISTA NU SE MAI SERVEȘTE ABONATULUI DACĂ ABONAMENTUL PE ANUL URMĂTOR NU A FOST ACHITAT IN TIMP UTIL

* PAGINILE DE PUBLICITATE DUPĂ TARIF
* UN EXEMPLAR LEI 20

NUMERELE VECHI, UN EXEMPLAR PREȚUL DUBLU

* DIFUZAREA REVISTEI IN TOATĂ ȚARA SE FACE PRIN:

„INTERPRESS" s. a. r.

Str. GOGU CANTACUZINO Nr. 38, BUCUREȘTI, TELEFON 1.15.80 CONT CEC 5671 BUCUREȘTI

ACUM 35 ANI...

Aviatoarea de Laroche care în 1910 la meetingul dela Bétheny (Franța) a concurat pentru premiul doamnelor (de altfel singura concurentă). In timpul parcursului — la 30 m. înălțime — avionul ei a picat subit în pământ sfărâmându-se, din cauza unei pane la motor. Aviatoarea a scăpat cu viață, dar a pierdut... premiul. In acelaș meeting Morane a atins viteza „fantastică" de... 106 km. pe oră pe avion Bleriot cu un motor de 100 HI...

...ul rege din lume care a ...t a fost ex-regele Fer...d al Bulgariei. După ...rile fiilor săi Boris — ...datul rege al Bulga... — și Ciril făcute pe aero...ul belgian dela Kiewit, ...gele Ferdinand a efec... cu aviatorul de La...e un sbor de 7 minute. ...otografia de mai sus ...gele Ferdinand al Bul...ei se afla în avionul ...an al lui de Laminne ... exectuarea „îndelun...gatului său sbor".

■

...CURIOS DOCUMENT ...OGRAFIC...

...ele Siamului — Chula... Korn — mort în 1910. ...grafiat cu „câțiva" din ...săi, educați în Anglia la ...giul Oxford și Eton. In ...ul „monomului" este re...; următorul e moșteni...l tronului, viitorul rege ...a-Vajiravudh al Siamului!

■

...ua de 3 Septembrie 1910, ...ane stabilește recordul ...diat de înălțime la 2582 ...urcare efectuată în 32 ...minute... scoborînd apoi ... minute în sbor planat. ...rima fotografie Morane ... cinematografiat înainte ...decolare; în a doua este ...a diagramei barografice